

HONDA CB1100 RS

Data del comunicato stampa: 4 ottobre 2016

Sommario: la nuova Honda CB1100RS si affianca alla versione EX e propone lo stesso stile artigianale minimalista ma con un'impronta sportiva di ispirazione café racer. La ciclistica ha geometrie più caricate sull'anteriore, la forcella è la Showa Dual Bending Valve ma con steli da 43mm e gli ammortizzatori prevedono il serbatoio esterno. Spiccano le ruote in lega leggera da 17" con pneumatici sportivi ribassati e l'impianto frenante con pinze radiali. Il suo possente motore a 4 cilindri linea da 1.140 cc raffreddato ad aria e olio sfrutta tutti gli aggiornamenti previsti per la versione EX, quindi sistemi di aspirazione e scarico aggiornati, e frizione assistita con antisaltellamento.



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
 - 3.1. Telaio e ciclistica
 - 3.2. Motore
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Fin da 1959, quando comparve per la prima volta sulla bicilindrica CB92 Benly, la sigla “CB” ha sempre avuto un significato particolare per Honda e per i suoi clienti. Dieci anni dopo, nel 1969, diventò ancora più emblematica quando la CB750, con il suo motore a quattro cilindri e i freni a disco, irruppe nel mondo del motociclismo diventando la prima “superbike” di serie al mondo, aprendo un filone stilistico e tecnico ancora oggi attuale.

Ai giorni nostri, la *vecchia scuola* non è mai stata così attuale. Nel 2013 Honda presentò in Europa la CB1100 – che era già un successo sul mercato giapponese – con l’obiettivo di soddisfare la domanda di quei motociclisti per i quali una CB con motore a quattro cilindri raffreddato ad aria e dallo stile retrò era un ambito capolavoro di ingegneria artigianale.

Nel 2014, a fianco della CB1100 standard, fu introdotta la CB1100EX, dalle inconfondibili linee classiche, con cerchi a raggi e doppio scarico. Per il 2017 Honda rilancia e punta ancor più al cuore degli appassionati: a fianco della rinnovata CB1100EX (per i dettagli consultare la cartella stampa dedicata), caratterizzata da dettagli estetici e caratteristiche tecniche ancora più esclusive, arriva la CB1100RS, che si propone con un appeal più sportivo di ispirazione *café racer*.

Come sempre, la produzione avviene presso lo stabilimento Honda di Kumamoto, in Giappone, attraverso un processo produttivo che è stato profondamente ripensato per integrare la tecnologia moderna con la manualità delle competenze specialistiche, al fine di creare motociclette caratterizzate da un'impronta artigianale e da un'estrema cura dei dettagli.

M. Imada, Large Project Leader (LPL) CB1100RS

“Come nel caso delle precedenti CB, comprendiamo perfettamente il piacere senza tempo che i nostri clienti traggono dal fatto di possedere e guidare una motocicletta con motore a quattro cilindri in linea raffreddato ad aria. Per questo motivo, siamo partiti dal carattere essenziale e dalla gioia legata al possesso della CB1100, arricchendoli di funzionalità e di plus qualitativi per enfatizzare la sensazione di appagamento. Con la rinnovata CB1100EX e la nuova CB1100RS, confidiamo che numerosi motociclisti continuino ad assaporare il piacere di possedere e guidare una motocicletta dalla struttura molto tradizionale.”



2. Panoramica del modello

Snella e minimalista, la CB1100RS rievoca il look delle moto da corsa degli anni Settanta, ispirandosi marcatamente al filone delle attuali *café racer*. Il serbatoio - dalle forme generose e realizzato senza saldature a vista - evoca la produzione artigianale, mentre il faro anteriore rotondo e i doppi quadranti della strumentazione ricordano i modelli Honda del passato.

In linea con lo stile grintoso, la ciclistica della CB1100RS adotta geometrie più caricate sull'anteriore rispetto alla CB1100EX, grazie al set-up della forcella più rigido, ai cerchi da 17" in lega leggera e ai pneumatici ribassati. In più, i freni potenziati con pinze ad attacco radiale e la posizione di guida con una triangolazione più compatta, regalano al pilota un feeling più dinamico.

Rispetto ai modelli degli anni precedenti, il motore da 1.140cc "respira" meglio, grazie a condotti di aspirazione ridisegnati e ai doppi terminali di scarico corti e leggeri. La frizione assistita con antisaltellamento facilita l'innesto delle marce e riduce lo sforzo alla leva, oltre ovviamente ad apportare un apprezzabile contributo alla stabilità durante le scalate repentine.

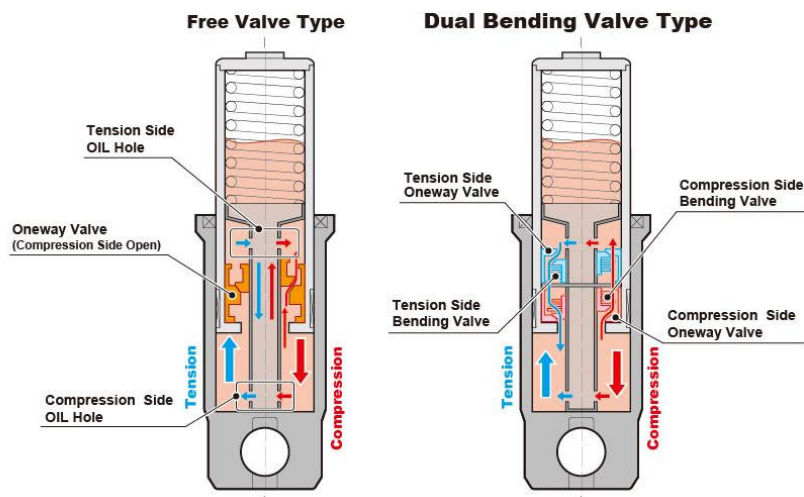
Look tenebroso e prestazioni inebrianti fanno della CB1100RS la maximoto ideale per attraversare la città con stile e per divertirsi sulle strade tortuose durante il fine settimana. Oltre ad esprimere innate qualità tecniche che catturano lo sguardo, la CB1100RS rappresenta uno spunto ideale per gli amanti della personalizzazione e per i più creativi *customizer*.

3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

Il classico telaio tubolare a doppia culla in acciaio della CB1100RS sostiene il motore tramite quattro supporti rigidi e due supporti in gomma. Vanta una geometria dello sterzo più improntata all'agilità rispetto alla versione EX, con un'inclinazione del cannotto di 26° e un'avancorsa 99 mm, per un interasse di 1485 mm, creando così una moto dalle spiccate caratteristiche di agilità. L'altezza della sella è pari a 795 mm e il manubrio a piega bassa permette un'impugnatura che ispira dinamismo. Il peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina è di 252 kg.

La CB1100RS è dotata di forcella Showa Dual Bending Valve (SDBV) con steli da 43 mm (41 mm sulla versione EX), la cui caratteristica sono le valvole interne che generano una forza di smorzamento sia in compressione che in estensione, offrendo un'azione particolarmente lineare e sempre ben sostenuta. La piastra superiore di sterzo è in alluminio pressofuso e presenta una finitura lucida e un rivestimento trasparente. La piastra inferiore di sterzo è blocca gli steli della forcella in una posizione ideale per garantire all'avantreno il necessario rigore.



I doppi ammortizzatori Showa, con serbatoio esterno, prevedono il precarico molla regolabile e sono fissati a un nuovo possente forcellone in alluminio. Un ulteriore tocco di classe arriva dal carterino copricatena in alluminio.

L'impianto frenante si avvale di potenti pinze radiali Tokico a 4 pistoncini che mordono dischi flottanti da 310 mm, mentre al posteriore il disco da 256 mm è stretto da una pinza a singolo pistoncino. I bellissimi cerchi in lega a 10 razze da 17", con design inedito e valvola ad "L", montano pneumatici sportivi ribassati nelle misure 120/70 ZR17 e 180/55 ZR17. L'effetto sulla dinamica di guida è evidente sin dai primi metri: la CB1100RS è rapida nei cambi di direzione, ha ottima trazione in uscita di curva e rispetto alla CB1100EX migliora le doti di accelerazione del 3%, grazie al complessivo accorciamento dei rapporti dovuto alla minore circonferenza di rotolamento del pneumatico posteriore.

Il motore completamente a vista e la forma sinuosa del serbatoio da 16,8 litri conferiscono alla CB1100RS fascino e carattere da *café racer* di impronta artigianale. Il serbatoio è curatissimo, privo di saldature a vista e, per gratificare il pilota e rendere omaggio sia alla storia della CB che al gusto contemporaneo, lascia volutamente visibile dalla posizione di guida parte del coperchio della testata. Tra i nuovi dettagli, infine, il pratico e raffinato tappo del serbatoio a filo carrozzeria.

I fianchetti sono realizzati in alluminio spazzolato con una sottile finitura "testurizzata" che ne accentua la preziosità, mentre la sella è ben imbottita e comoda, con cinghia di sostegno per il passeggero ed un elemento tubolare verniciato in nero che le corre intorno accentuandone il piglio sportivo. Anche il parafango posteriore in acciaio è nero. Non manca il cavalletto centrale, di serie, sempre pratico in fase di parcheggio. Con uno stile da vera 'special', il parafango anteriore in resina è bloccato da supporti metallici fissati ai foderi della forcella. Corto e fino, corre a filo ruota lasciando bene in vista il possente avantreno. Il manubrio a piega bassa è fissato in posizione tale da creare un approccio attivo alla guida. I supporti in alluminio per le pedane di pilota e passeggero sono discreti e di ottima fattura.

Il classico faro tondo (a LED con luce di posizione tonda e continua) ha cornice cromata e guscio nero, domina il frontale e sormonta i tipici doppi avvisatori acustici. Ha supporti in alluminio su cui sono montati anche gli indicatori di direzione a LED di nuovo disegno, come quelli posteriori. Anche il gruppo ottico posteriore è a LED, in modo da dare al retrotreno un look essenziale e slanciato, grazie anche alla luce targa e al portatarga di dimensioni compatte.

La strumentazione della CB1100RS è composta da classici elementi tondi analogici, uno per il tachimetro e uno per il contagiri. Il display LCD a retroilluminazione negativa offre un gran numero di informazioni: contakm con due parziali, livello carburante, orologio, indicatore marcia inserita e computer di bordo per i dati sui consumi. La chiave di contatto è di tipo "wave".



Il motore è sapientemente verniciato in un'alternanza di colori e finiture che ne esaltano la poderosa struttura: nero per testata e cilindri, alluminio naturale per i carter, alluminio brunito per il coperchio superiore e 'tappi' cromati per le estremità degli alberi a camme.

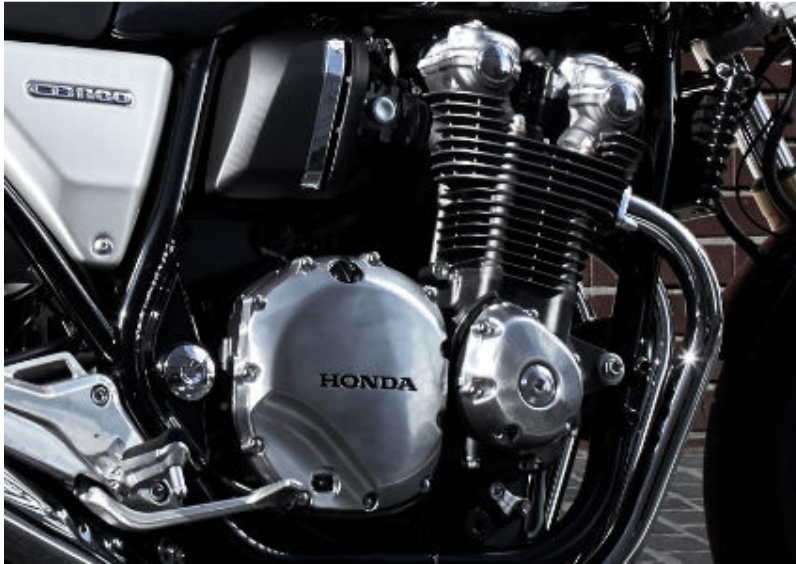
I colori previsti per il mercato italiano nel 2017 sono due: *Candy Prominence Red* e *Graphite Black*, tutti con una finitura extra-liscia che evoca una minuziosa sabbiatura a umido.

3.2 Motore

Orgogliosamente raffreddato ad aria e olio, il cuore della CB1100RS è un 4 cilindri in linea da 1.140 cc (alesaggio e corsa misurano 73,5 x 67,2 mm) con distribuzione bialbero (DOHC), dall'erogazione di potenza e coppia lineari ed immediatamente disponibili a tutti i regimi. La potenza massima è di 90 CV a 7.500 giri/min e la coppia massima è di 91 Nm a 5.500 giri/min.

Le alette di raffreddamento hanno spessore di appena 2 mm e lo scambiatore di calore a 9 livelli da 335 mm per l'olio è montato frontalmente. Il motore allunga fino a 8.500 giri/min e presenta un rapporto di compressione pari a 9.5:1.

L'architettura della distribuzione segue uno schema classico con catena centrale che comanda gli alberi a camme. L'angolo incluso tra le valvole di aspirazione e scarico è di 26,5°. Le valvole di aspirazione misurano 27 mm, quelle di scarico 24 mm, entrambe con diametro del gambo di 2,5 mm. Le vibrazioni sono attutite in maniera efficace da un contralbero di bilanciamento secondario.



L'alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI ha corpi farfallati da 32 mm che ricevono l'aria da compatti condotti e da un efficiente filtro aria. Il sistema di scarico è composto dai bellissimi quattro collettori cromati che confluiscono nei silenziatori, anch'essi cromati, secondo un andamento 4-2-2. I terminali sono separati internamente in due camere e con doppi tubi di collegamento forati. I collettori sono invece a doppio rivestimento per impedire lo scolorimento dovuto al calore. L'impianto regala un sound cupo e profondo, assolutamente appagante, da vero "in-line-four".

La CB1100RS è equipaggiata con frizione assistita con antisaltellamento e rampe in alluminio, che riduce lo sforzo alla leva e mantiene la ruota motrice a terra nelle scalate più grintose. Il cambio ha 6 rapporti spazati dalla 1^a alla 5^a per assicurare accelerazioni brillanti e riprese sempre pronte, e con la 6^a di tipo *overdrive* per ridurre i consumi a velocità di crociera. La trasmissione finale è a catena con robusto passo 530.

La nuova CB1100RS è omologata Euro4.

4. Specifiche tecniche Honda CB1100RS

MOTORE	
Tipo	Quattro cilindri in linea, bialbero (DOHC), raffreddato ad aria e olio
Cilindrata	1.140 cc
Alesaggio x corsa	73,5 x 67,2 mm
Rapporto di compressione	9,5:1
Potenza massima	66 kW (90 CV) / 7.500 giri/min
Coppia massima	91 Nm / 5.500 giri/min
Capacità totale olio	4,9 litri
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	16,8 litri (inclusa riserva)
Consumi	18,3 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V-11.2Ah
Potenza alternatore	12V 21.7° / 5.000 giri/min 0.336kW
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, comando idraulico, assistita con antisaltellamento
Cambio	A 6 marce
Trasmissione Finale	A catena, passo 530

TELAIO	
Tipo	In acciaio a doppia culla
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.180 x 800 x 1.100 mm
Interasse	1.485 mm
Inclinazione canotto di sterzo	26°
Avancorsa	99 mm
Altezza sella	795 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in o.d.m. e con pieno di benzina	252 kg
Raggio di sterzata	2,7 m
SOSPENSIONI	
Tipo	Ant: forcella telescopica Showa Dual Bending Valve (SDBV) con steli da 43 mm, regolabile nel precarico molle. Post: due ammortizzatori Showa con serbatoio esterno, regolabili nel precarico molle
RUOTE	
Tipo	In lega leggera a 10 razze
Cerchi	Ant: 17 x 3.50MT Post: 17x 5.50MT

Pneumatici	Ant: 120/70 ZR17 M/C Post: 180/55 ZR17 M/C
FRENI	
Tipo	Con ABS a due canali Ant: doppio disco flottante da 310 mm, pinze radiali Tokico a 4 pistoncini; Post: disco singolo da 256 mm, pinza Nissin a 1 pistoncino
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	Contakm con 2 parziali, trip computer, orologio e indicatore marcia inserita su schermo LCD a retroilluminazione negativa, tachimetro e contagiri analogici
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	A LED
Faro posteriore	A LED

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono variare senza preavviso